

# **EVALUASI MASA KONSESI PADA PEMBANGUNAN TERMINAL PETIKEMAS KALIBARU**

## **EVALUATION CONCESSION DURATION ON KALIBARU CONTAINER TERMINAL OF DEVELOPMENT**

**Ronia Ambarini<sup>1)</sup>, Ruddy Suwandi<sup>2)</sup>, Sri Rahardjo<sup>3)</sup>**

Institut Pertanian Bogor  
Jl. Raya Darmaga Kampus IPB Darmaga Bogor 16680

<sup>1)</sup>[email: ronia\\_ambarini@yahoo.com](mailto:ronia_ambarini@yahoo.com)

<sup>2)</sup>[email: rdsuwandi@pksplpb.or.id](mailto:rdsuwandi@pksplpb.or.id)

<sup>3)</sup>[email: sri.rahardjo@yahoo.co.id](mailto:sri.rahardjo@yahoo.co.id)

Diterima: 6 Oktober 2014, Revisi 1: 27 Oktober 2014, Revisi 2: 11 November 2014, Disetujui: 20 November 2014

### **ABSTRAK**

Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan utama dan tersibuk di Indonesia berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor maupun barang antar pulau. Kapasitas Terminal Petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok mampu menampung sebesar 4,5 juta TEUs. Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran mereformasi sistem pelabuhan di Indonesia yaitu menghapus monopoli dan membuka kesempatan bagi partisipasi sektor swasta. Masa konsesi sangat penting, karena terkait dengan kepentingan pemerintah sebagai pemilik proyek maupun pihak swasta sebagai pemegang hak konsesinya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peluang usaha dalam pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru dan untuk mengetahui pengaruh kebijakan, kelayakan proyek dan kinerja operasional baik secara parsial maupun simultan terhadap masa konsesi. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif sedangkan analisis data *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan menggunakan *software Smart PLS* versi 2.0. Hasil dari analisis diperoleh kesimpulan bahwa persepsi responden Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran berikut turunannya, memberikan peluang usaha sangat besar bagi sektor swasta yaitu berdirinya perbengkelan petikemas, pencucian petikemas, pengurusan jasa dokumen, restoran dan kebijakan, kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan terbukti secara parsial dan simultan berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi. Hal ini jika pemenuhan kebijakan diimbangi dengan peningkatan perbaikan kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan, maka diperoleh masa konsesi yang wajar sesuai dengan peraturan yang ada. Masa konsesi dalam penetapannya harus memberikan kondisi yang saling menguntungkan bagi pihak yang bekerjasama terutama bagi pemerintah dan PT. Pelabuhan Indonesia II.

**Kata kunci:** masa konsesi, terminal petikemas, *structural equation modeling* (SEM)

### **ABSTRACT**

Tanjung Priok Port is a major port and busiest in Indonesia. This port serves as a gateway flow of goods export-import and goods inter-island logistics. The capacity of container Terminal at the Port of Tanjung Priok was settled about at 4.5 million TEUs. Law No. 17/2008 on the voyage provides the foundation for the reform of the port system in Indonesia, removing government monopoly on the port sector and open up opportunities for private sector participation. The concession duration very important, because its associated with the interests of the government as the owner of the project as well as the private sector as the holder of the concession rights. This

*study goal to know the business opportunities in sector the port and to determine the effect of policy, project feasibility and standard operational performance of port partial and simultaneous have influence to the concession period. This study used quantitative descriptive of the data analysis Structural Equation Modeling (SEM) with using SmartPLS software version 2.0. The results of the analysis is to changes Act 21/1992 to Act 17/2008 on Shipping following derivatives, providing enormous business opportunities for the private sector, namely the establishment of workshop containers, container washing, maintenance of document services, restaurants etc and policy, project feasibility and operational performance standards port by partial and simultaneously significant effect on the concession duration. It is enhancement in policy reconciliation, reconciliation project feasibility and operational performance standard port, concession duration reasonable with regulations. Concession period is very important in the construction of ports, establishment must provide the conditions for mutually beneficial cooperation, for especially the government and the IPC.*

**Keywords:** concession duration, containers terminal, structural equation modelling (SEM).

## PENDAHULUAN

Berbagai kajian menunjukkan bahwa selama 20 tahun mendatang aliran peti kemas di Indonesia akan meningkat secara dramatis, dari 8,8 juta TEUs pada tahun 2009 diperkirakan akan menjadi 30 juta TEUs pada tahun 2020, dan 48 juta TEUs pada tahun 2030 (Sudarmo 2012). Berkembangnya penggunaan kontainer dalam sistim logistik skala global, PT. Pelabuhan Indonesia II dituntut untuk mampu meningkatkan produktivitas pelayanan terminal kontainer. Kapasitas Terminal Petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok hanya mampu menampung sebesar 4,5 juta TEUs, setelah dilakukan program penataan, perluasan dan *rekonfigurasi* lahan pelabuhan, penambahan alat serta pemindahan bangunan yang tidak berhubungan langsung untuk operasional, kapasitas meningkat menjadi sekitar 7 sampai dengan 8 juta TEUs. Realisasi *throughput* hingga tahun 2011 adalah sebesar 5,8 juta TEUs, tahun 2012 telah mencapai 6,2 juta TEUs, tahun 2013 mencapai 6,7 juta TEUs diakhir tahun 2014 diperkirakan mencapai 7 juta TEUs. Untuk itu perlu segera dilakukan penambahan fasilitas untuk menampung pertumbuhan petikemas pada tahun mendatang. Fasilitas terminal pelabuhan eksisting di Pelabuhan Tanjung Priok hanya melayani kapal dengan kapasitas maximum 6.000 TEUs, sedangkan *trend* pertumbuhan penggunaan kapal petikemas di dunia saat ini menggunakan kapal dengan kapasitas > 8.000 TEUs dalam rangka mengurangi biaya logistik per TEUs. Sehingga untuk melayani kapal Di-

*rect Call* dengan ukuran besar harus disiapkan fasilitas yang memadai. Pelabuhan Tanjung Priok siap untuk melayani kapal dengan ukuran 15.000 TEUs atau lebih dengan standar pelayanan internasional (KEMENHUB 2012).

Berdasarkan hirarkinya Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan utama dan tersibuk di Indonesia yang terletak di Tanjung Priok, Jakarta Utara. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor maupun barang antar pulau. Terminal pelayanan peti kemas ekspor-impor di pelabuhan ini terdiri dari Jakarta International Container Terminal I dan II (JICT I dan II), Terminal Petikemas Koja (TPK Koja), Multi Terminal Indonesia (MTI), Mustika Alam Lestari (MAL), dan Terminal Operasi 3. Dalam perkembangannya, Tanjung Priok akan terus dikembangkan agar dapat berfungsi sebagai logistik *center* di wilayah ASEAN untuk meningkatkan daya saing industri dalam perdagangan internasional maupun iklim investasi.

Undang-Undang Nomor 21/1992 tentang Pelayaran menyatakan bahwa, PT. Pelabuhan Indonesia menjalankan fungsi selain sebagai operator terminal, juga mengusahakan infrastruktur, pengembangan pelabuhan, dan kerja sama penyewaan lahan di area pelabuhan. Publik menilai berbagai persoalan pelabuhan muncul terkait dengan infrastruktur, suprastruktur jasa kepelabuhanan akibat

keterbatasan badan usaha milik negara, yaitu PT. Pelabuhan Indonesia I-IV, masih adanya tumpang-tindih fungsi regulator-operator jasa kepelabuhanan, dan terbatasnya sumber pendanaan negara atau pemerintah dalam mendanai proses penyediaan pelabuhan.

Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran memberikan fondasi untuk reformasi sistem pelabuhan di Indonesia yaitu menghapus monopoli pemerintah atas sektor pelabuhan dan membuka kesempatan bagi partisipasi sektor swasta. Hal ini dapat mengarah pada masuknya persaingan yang sangat diperlukan di sektor pelabuhan dan secara umum meningkatkan pelayanan pelabuhan. Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran pada pasal 82 ayat 4 Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan berperan sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada badan usaha pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam bentuk perjanjian, dimana pemberian konsesi tersebut dilakukan melalui mekanisme pelelangan. Disisi lain pemerintah mengeluarkan kebijakan berupa Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 36/2012 tentang Penugasan kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk membangun dan mengoperasikan Terminal Kalibaru Pelabuhan Tanjung Priok. Pemerintah menunjuk langsung PT. Pelabuhan Indonesia II untuk membangun Pelabuhan Peti Kemas Kalibaru. Hal ini tidak sejalan dengan regulasi yang ada.

Pembangunan infrastruktur membutuhkan kolaborasi bersama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan sektor swasta. Selama ini pembangunan pelabuhan terkendala dengan kemampuan pemerintah melalui APBN dan APBD dalam pembiayaan pembangunan, maka dari itu partisipasi sektor swasta sangat diperlukan. Menurut Sapte (1997) kerjasama dengan swasta adalah cara yang efisien dalam merealokasi resiko dan tanggung jawab dalam mengembangkan infrastruktur, karena partisipasi sektor swasta merupakan salah satu kunci keberhasilan dalam percepatan pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan.

Untuk penyediaan infrastruktur pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru, masa konsesi menjadi suatu hal yang sangat penting, karena terkait dengan kepentingan pemerintah sebagai pemilik proyek maupun pihak swasta sebagai pemegang hak konsesinya (Xueqing *et al.* 2006) dan (Ng *et al.* 2007). Penetapannya harus memberikan kondisi yang saling menguntungkan bagi pihak yang bekerjasama, terutama bagi pemerintah dan swasta. Masa konsesi yang terlalu lama berpotensi lebih menguntungkan swasta sebaliknya hal ini akan merugikan pemerintah. Di sisi lain, apabila pemerintah menginginkan masa konsesi yang lebih pendek, swasta akan menolak kontrak atau akan memaksa untuk menaikkan *service fee* dalam operasional proyek agar dapat memperoleh tingkat laba yang pasti guna mengganti kerugian investasi (Shen *et al.* 2007). Peraturan Pemerintah nomor 61/2009 tentang Kepelabuhanan pasal 74 ayat 3 pemberian konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan dilakukan melalui mekanisme pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan pada ayat 3 menyebutkan jangka waktu konsesi disesuaikan dengan pengembalian dana investasi dan keuntungan yang wajar. Jangka waktu konsesi pembangunan dan pengoperasian Terminal Kalibaru di Pelabuhan Tanjung Priok adalah 70 tahun yang diberikan kepada PT Pelindo II dengan nilai investasi mencapai US\$2,3 miliar atau Rp 29,2 triliun. Selain itu, Pelindo II mendapatkan hak untuk melanjutkan pengoperasian terminal itu melalui kerja sama pemanfaatan selama 25 tahun. Konsesi mewajibkan, Pelindo II untuk membayar *fee* konsesi setiap tahunnya kepada pemerintah sebesar 0,5% dari pendapatan kotor Terminal Kalibaru sebagai PNBP. Pada penelitian ini variabel masa konsesi dipengaruhi oleh kebijakan, kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan.

Berdasarkan latar belakang di atas maka dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Sejauh mana perubahan Undang-Undang Nomor 21/1992 ke Undang-Undang Nomor

17/ 2008 tentang Pelayaran berikut turunannya, memberikan peluang usaha bagi sektor swasta dalam pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru?

2. Apakah kebijakan berpengaruh secara parsial terhadap masa konsesi?
3. Apakah kelayakan proyek berpengaruh secara parsial terhadap masa konsesi?
4. Apakah standar kinerja operasional pelabuhan berpengaruh secara parsial terhadap masa konsesi?
5. Apakah kebijakan, kelayakan proyek dan kinerja operasional secara simultan berpengaruh terhadap masa konsesi?

### **Tujuan Penelitian**

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan mengungkap peluang usaha di sektor swasta dalam pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru.
2. Untuk mengetahui dan mengungkap pengaruh kebijakan secara parsial terhadap masa konsesi.
3. Untuk mengetahui dan mengungkap pengaruh kelayakan proyek secara parsial terhadap masa konsesi.
4. Untuk mengetahui dan mengungkap pengaruh standar kinerja operasional pelabuhan secara parsial terhadap masa konsesi.
5. Untuk mengetahui dan mengungkap pengaruh kebijakan, kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan secara simultan terhadap masa konsesi.

### **Hipotesis Penelitian**

#### **Hipotesis 1**

H0: Kebijakan tidak berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi

H1: Kebijakan berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi

#### **Hipotesis 2**

H0: Kelayakan proyek tidak berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi

H2: Kelayakan proyek berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi

#### **Hipotesis 3**

H0: Standar kinerja operasional pelabuhan tidak berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi

H3: Standar kinerja operasional pelabuhan berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Privatisasi adalah tindakan untuk mengurangi peran sektor publik atau meningkatkan peran sektor swasta dalam suatu aktivitas atau dalam suatu kepemilikan aset-aset organisasi (Savas (1980). Tujuan dari privatisasi adalah agar tercipta suatu kompetisi diantara perusahaan-perusahaan yang ada, mengurangi beban negara (APBN), meningkatkan efisiensi, peningkatan mutu pelayanan publik dan mengurangi serta melepaskan campur tangan langsung pemerintah.

Menurut Bastian (2001) konsesi adalah swasta menyediakan jasa pengelolaan atas sebagian atau seluruh sistem infrastruktur tertentu, termasuk pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas serta pemberian layanan kepada masyarakat dan penyediaan modal kerjanya. Beberapa contoh yang menggunakan konsesi adalah pelabuhan udara, jalan tol, pelabuhan laut, penyediaan dan distribusi air bersih, rumah sakit, dan fasilitas olahraga. Konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk melakukan kegiatan penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu (PP 61/2009 tentang Kepelabuhanan pasal 1 ayat 30).

Menurut Werf (1997) yang dimaksud dengan kebijakan adalah usaha mencapai tujuan tertentu dengan sasaran tertentu dan dalam urutan tertentu. Kebijakan sendiri mempunyai arti yaitu sebuah aturan tertulis yang merupakan keputusan formal organisasi, yang bersifat mengikat, yang mengatur perilaku dengan tujuan untuk menciptakan tata nilai yang baru dalam masyarakat. Sedangkan kebijakan pemerintah mempunyai pengertian baku yaitu

suatu keputusan yang dibuat secara sistematis oleh pemerintah dengan maksud dan tujuan tertentu yang menyangkut kepentingan umum (Anonymous, 1992).

Menurut (Husnan, Suwarsono 2008), kelayakan proyek adalah penelitian tentang dapat tidaknya suatu proyek dilaksanakan dengan berhasil. Standar pelayanan setiap pelabuhan dan terminal petikemas telah diatur oleh pemerintah yang dalam hal ini bertindak selaku regulator dan dituangkan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor: UM.002/38/18/DJPL-11 Tanggal 15 Desember 2011 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.

Penelitian Rigot (2012) berjudul *The effect of container terminal concessions on port performance*. Hasil penelitian menggunakan metode regresi linier berganda. Variabel dependen *port throughput* dan variabel independennya adalah (X1) makro ekonomi, (X2) karakteristik pelabuhan dan X3 karakteristik konsesi. Analisisnya konsesi memiliki pengaruh signifikan positif terhadap kinerja pelabuhan. Konsesi dengan durasi di bawah atau sama dengan 30 tahun menunjukkan pelabuhan yang secara signifikan lebih tinggi kinerja dibandingkan dengan konsesi dengan jangka waktu yang lebih panjang. Perusahaan pelayanan dalam konsesi akan menyebabkan kinerja pelabuhan yang lebih baik dan kehadiran terminal operator global di pelabuhan konsesi akan menyebabkan kinerja pelabuhan yang lebih baik

Theys, Nootoon (2010) meneliti tentang *Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices*. Penelitian ini menjelaskan pentingnya jangka waktu konsesi terminal di pelabuhan karena terkait dengan masyarakat dan pihak swasta. Kontrak jangka waktu berkisar dari 4 sampai 65 tahun dimana dua pertiga dari semua terminal menggunakan jangka waktu kontrak antara 21 dan 40 tahun. Durasi konsesi jangka pendek dalam ekonomi sangat disukai karena membantu untuk mengurangi resiko yang berkaitan dengan ketidakpastian pasar, ketidakpastian depresiasi,

ketidakpastian atau gangguan dalam regulasi. Hasilnya masalah kontrak lelang tampaknya tidak mempengaruhi durasi konsesi tetapi ini mungkin berbeda dalam sistem pelabuhan kurang berkembang.

Pangeran (2006) dengan judul *Identifikasi dan analisis dampak resiko kelayakan finansial konsesi infrastruktur air minum*. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor risiko yang paling berpengaruh dalam konsesi infrastruktur air minum dan mengembangkan model analisis risiko untuk menggambarkan dampak dari terjadinya risiko-risiko tersebut terhadap kelayakan. Responden meliputi unsur pemerintah, swasta dan badan-badan independen, yang penentuannya didasarkan pada ranking nilai total masing-masing faktor menggunakan metode kecenderungan maksimum. Model analisis risiko dikembangkan dengan pendekatan berdasarkan teknik simulasi *montecarlo*, yang diterapkan pada model aliran kas di bawah kondisi ketidakpastian, dengan tiga skenario konsesi yaitu konsesi penuh, konsesi *intake-instalasi* pengolahan air, dan konsesi transmisi-distribusi. Hasil survei menunjukkan terdapat lima faktor risiko yang dipersepsikan oleh responden sebagai faktor risiko yang paling berpengaruh dan yang paling mungkin ditanggung oleh pihak swasta, yaitu perubahan tarif, kehilangan air, nilai tukar rupiah, tingkat permintaan (konsumsi) air dan pembengkakan biaya operasional. Dari hasil simulasi dan analisis sensitivitas, diketahui bahwa perubahan tarif merupakan faktor risiko yang memiliki pengaruh paling signifikan dalam menentukan kelayakan finansial investasi, disusul kehilangan air, tingkat permintaan (konsumsi) air, nilai tukar rupiah dan pembengkakan biaya operasional. Secara umum kedua metode (survei dan simulasi) menyajikan hasil yang cenderung sama berdasarkan ranking kelima faktor risiko, terkecuali untuk nilai tukar rupiah dan tingkat permintaan (konsumsi) air yang terlihat sedikit berbeda. Selain itu, penerapan pendekatan stokastik dalam analisis risiko juga memberikan lebih banyak informasi mengenai kemungkinan-kemungkinan hasil yang akan diperoleh, dalam

hal ini pengambil keputusan dapat mempertimbangkan usulan investasi dari beberapa sudut pandang yang berbeda. Tidak seperti hasil analisis deterministik, dikembangkan dalam penelitian ini berdasarkan metode *capital asset pricing model* (CAPM) untuk menentukan *discount rate* yang menunjukkan bahwa konsesi transmisi-distribusi adalah usulan konsesi yang tidak layak, oleh pendekatan stokastik terdapat kemungkinan bahwa konsesi tersebut layak, dalam hal ini NPV bernilai positif.

Sedangkan penelitian Widodo (2005) berjudul Pemilihan bentuk peran serta swasta dalam pengelolaan terminal di Pelabuhan Tanjung Priok. Mengkaji faktor-faktor yang diperlukan dalam pemodelan pemilihan bentuk peran serta swasta dalam pengelolaan terminal di Pelabuhan Tanjung Priok. Empat kriteria model pemilihan bentuk privatisasi dalam pengelolaan terminal di pelabuhan tanjung priok yaitu aspek finansial, aspek pelayanan, kondisi pasar dan aspek lokal. Dengan menggunakan proses pengolahan data dengan menggunakan AHP.

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif yaitu memberikan gambaran atas suatu peristiwa atau gejala disuatu tempat tertentu dengan menggunakan pengolahan data dalam bentuk angka jawaban kuesioner dengan survai yang dilakukan dikantor pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, PT. Pelabuhan Indonesia II dan pihak-pihak yang terkait. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 40 responden dengan pertimbangan bahwa jumlah sampel tersebut dapat mewakili populasi.

Data penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh secara langsung di lapangan dari responden secara terstruktur dengan menggunakan kuiesioner sedangkan data sekunder adalah data dikumpulkan berupa

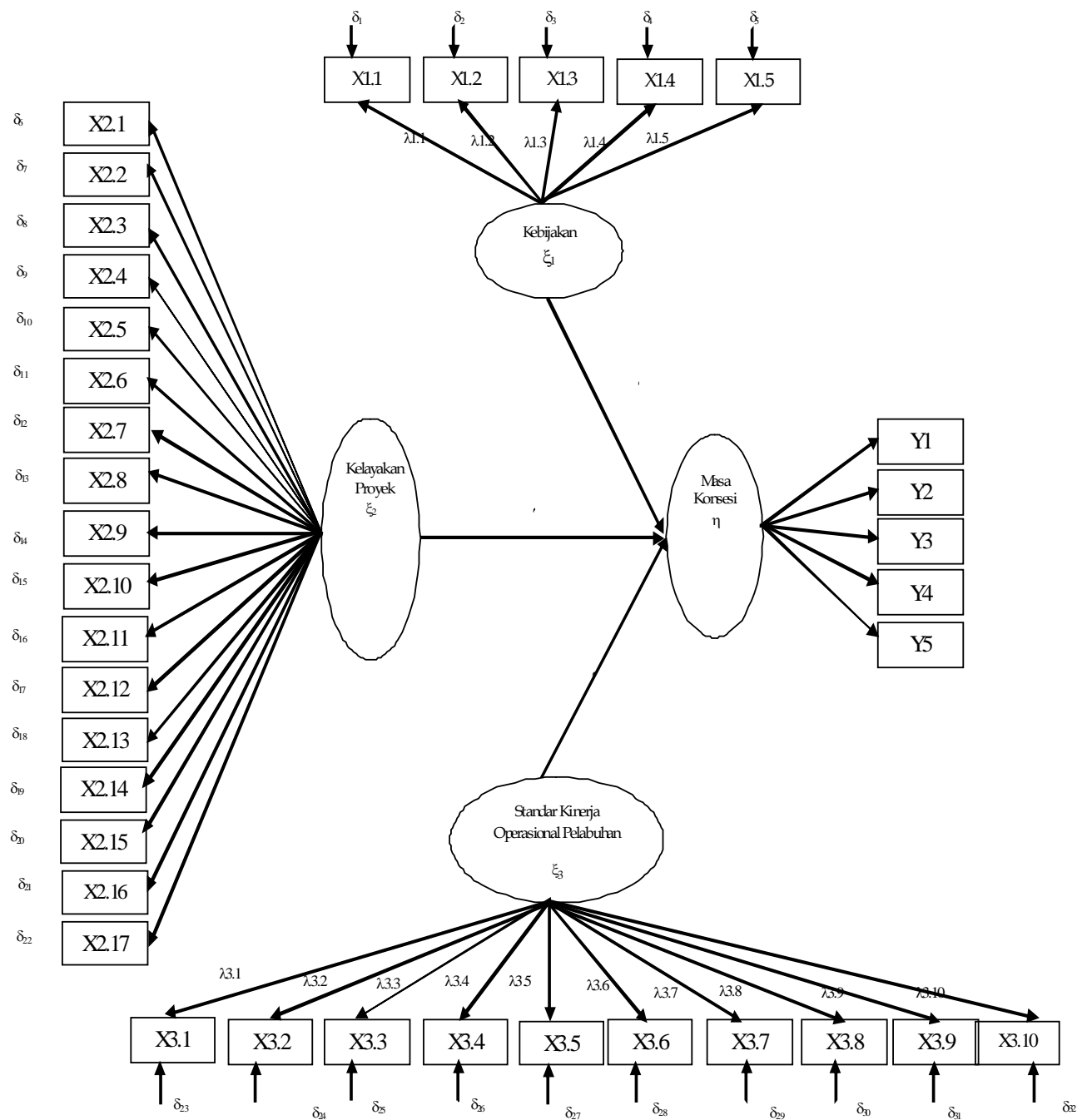
studi pustaka (disertasi, tesis, jurnal ilmiah, hasil penelitian sebelumnya dan buku-buku teks ... .. *web site* dan dokumentasi internal yang telah tersusun secara sistematis.

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

**Variabel endogen** (*endogenous variable*) (Y) adalah variabel yang dianggap dipengaruhi oleh variabel lain dalam model. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah masa konsesi.

**Variabel eksogen** (*exogenous variable*) (X) adalah variabel yang dianggap memiliki pengaruh terhadap variabel yang lain, namun tidak dipengaruhi oleh variabel lain dalam model. Variabel independen dalam penelitian ini adalah kebijakan (X1), kelayakan proyek (X2) dan kinerja operasional pelabuhan (X3).

Sedangkan metode analisis data yang digunakan adalah analisis *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan metode alternatif berbasis *variance* atau *Component Based SEM* yang disebut *Partial Least Square* (PLS) menggunakan *software Smart PLS* versi 2.0. Analisis ini untuk mengetahui arah hubungan antara variabel eksogen dengan variabel endogen apakah masing-masing variabel eksogen berhubungan positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel endogen. Rancangan model struktural, model pengukuran dan diagram jalur pada penelitian ini, berdasarkan variable **Variabel endogen** (Y) adalah variabel yang dianggap dipengaruhi oleh variabel lain dalam model. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah masa konsesi. Sedangkan untuk **Variabel eksogen** (X) adalah variabel yang dianggap memiliki pengaruh terhadap variabel yang lain, namun tidak dipengaruhi oleh variabel lain dalam model. Variabel independen dalam penelitian ini adalah kebijakan (X1), kelayakan proyek (X2) dan kinerja operasional pelabuhan (X3) terdapat pada gambar 1 dan di jelaskan pada persamaan strukturalnya.



Sumber: Data Olahan

**Gambar 1.** Rancangan Model Struktural Dalam Penelitian

## Keterangan

$\xi$	=	Ksi, variabel latent eksogen
$\eta$	=	Eta, variabel latent endogen
$\lambda_x$	=	Lamnda (kecil), loading faktor variabel latent eksogen
$\lambda_y$	=	Lamnda (kecil), loading faktor variabel latent endogen
$\Lambda_x$	=	Lamnda (besar), matriks loading faktor variabel latent eksogen
$\Lambda_y$	=	Lamnda (besar), matriks loading faktor variabel latent endogen
$\beta$	=	Beta (kecil), koefisien pengaruh variabel endogen terhadap endogen
$\gamma$	=	Gamma (kecil), koefisien pengaruh variabel eksogen terhadap endogen
$\zeta$	=	Zeta (kecil), galat model
$\delta$	=	Delta (kecil), galat pengukuran pada variabel latent eksogen
$\varepsilon$	=	Epsilon (kecil), galat pengukuran pada variabel latent endogen

## Konversi Diagram Jalur ke Persamaan

Dari diagram jalur sebagaimana gambar 1 diatas dapat disusun persamaan strukturalnya sebagai berikut :

Persamaan terhadap indikator kebijakan

$$X_1 = \lambda_{x1,i} \xi_1 + \delta_i \quad i = 1, 2, \dots, 5$$

Persamaan terhadap indikator kelayakan proyek

$$X_2 = \lambda_{x2,i} \xi_2 + \delta_i \quad i = 1, 2, \dots, 17$$

Persamaan terhadap indikator standar kinerja operasional pelabuhan

$$X_3 = \lambda_{x3,i} \xi_3 + \delta_i \quad i = 1, 2, \dots, 10$$

Persamaan terhadap indikator masa konsesi

$$Y = \lambda_{y,i} \eta_1 + \varepsilon_i \quad i = 1, 2, \dots, 5$$

Persamaan dari hubungan kebijakan terhadap masa konsesi

$$\eta_1 = \gamma_1 \cdot \xi_1 + \zeta_1$$

Persamaan dari hubungan kelayakan proyek terhadap masa konsesi

$$\eta_2 = \gamma_2 \cdot \xi_2 + \zeta_2$$

Persamaan dari hubungan standar kinerja operasional pelabuhan terhadap masa konsesi

$$\eta_3 = \gamma_3 \cdot \xi_3 + \zeta_3$$

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan utama yang menjadi pintu gerbang konektivitas ekonomi nasional dan internasional, terbesar dan tersibuk di Indonesia. Pelabuhan Tanjung Priok senantiasa terus menerus dipelihara dan dikembangkan agar tetap dapat mempertahankan fungsinya sebagai logistik *center* dan untuk meningkatkan daya saing industri. Pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru ditetapkan di dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 bertujuan mengatasi terjadinya kongesti yang dapat menyebabkan gangguan berupa terhambatnya kelancaran arus barang terhadap perekonomian nasional. Gangguan tersebut terjadi akibat kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok yang dinilai tidak mampu menampung pertumbuhan arus barang yang terus meningkat. Terminal Petikemas Kalibaru diharapkan dapat menurunkan biaya logistik nasional serta sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi nasional. Pembangunan dan pengoperasian Terminal Kalibaru dilakukan berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2012 tentang Penugasan kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk Membangun dan Mengoperasikan Terminal Kalibaru Pelabuhan Tanjung Priok. Pembangunan Pelabuhan Tanjung Priok khususnya Terminal Kalibaru



diatur dengan Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok yang telah disahkan oleh Menteri Perhubungan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2012 tanggal 13 Juni 2012 dan Izin Pembangunan sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor BX-326/PP.008 tanggal 14 Juni 2012. Penandatanganan perjanjian konsesi Terminal Kalibaru antara Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) telah dilakukan pada tanggal 31 Agustus 2012 dengan disepakati bahwa jangka waktu pemberian konsesi adalah selama 70 tahun dengan investasi sebesar US\$ 2,3 miliar. Atas pemberian konsesi tersebut, maka PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai operator pelabuhan memberikan *concession fee* kepada Otoritas Pelabuhan II Tanjung Priok sebesar 0,5% dari pendapatan kotor pengoperasian Terminal Kalibaru sejak tahun pertama pengoperasian terminal.

Sesuai Permenhub No PM 38 Tahun 2012 pembangunan Terminal Kalibaru Utara terdiri atas 3 (tiga) tahapan, yaitu

**a. Tahapan Jangka Pendek (2012-2017)**

Pada tahapan jangka pendek Terminal Kalibaru Utara meliputi pembangunan terminal petikemas (tiga terminal petikemas dan dua terminal untuk produk bahan bakar minyak (BBM) yang terdiri dari dermaga petikemas sepanjang 900 m dengan kedalaman kolam -16 m LWS, dan dapat dikembangkan hingga kedalaman -20 m LWS, termasuk di dalamnya terdapat alat-alat penanganan peti kemas. Terminal petikemas ini mempunyai luas area Ha, dengan akses jalan sepanjang 2.803 m.

**b. Jangka Menengah (2018-2023)**

Pada tahapan jangka menengah, Terminal Kalibaru Utara mencakup terminal petikemas, terminal curah cair, dan *reserved area*. Terminal petikemas terdiri dari dermaga petikemas sepanjang 800m dengan kedalaman kolam -18m LWS dan dapat

dikembangkan hingga kedalaman -20m LWS, dengan luas area 48 Ha. Untuk terminal curah cair terdiri dari dermaga sepanjang 800 m dengan kedalaman kolam -20 m LWS dan area seluas 24 Ha. Sedangkan *reserved Area* memiliki area seluas 36 Ha.

**c. Jangka Panjang (2024-2030).**

Pada tahapan jangka panjang, pembangunan Terminal Kalibaru Utara mencakup terminal petikemas dan terminal curah cair. Terminal petikemas terdiri dari dermaga petikemas sepanjang 800m pada kedalaman -20 m LWS. Terminal Petikemas ini memiliki luas 48 Ha termasuk alat-alat penanganan petikemas. Untuk terminal curah cair terdiri dari dermaga sepanjang 800m dengan kedalaman kolam -20 m LWS dan area seluas 24 Ha.

PT. Pelabuhan Indonesia II akan bekerjasama dengan perusahaan asal Jepang, Mitsui Lines. Sedangkan untuk pembangunan fisik, mereka bekerjasama dengan PT Pembangunan Perumahan Tbk (PTPP). Kerjasama dengan PTPP akan mencakup pekerjaan pembangunan dermaga, lapangan penumpukan petikemas (*container yard*), pengerukan, serta reklamasi. Tiga terminal kontainer yang dibangun mempunyai kapasitas 4,5 juta *twenty-foot equivalent unit* (TEUs) per tahun. Sedangkan dua terminal produk BBM punya kapasitas sekitar 10 juta m<sup>3</sup> per tahun. Saat ini kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok sudah mencapai 5 juta TEUs per tahun. *Hinterland* Pelabuhan Tanjung Priok meliputi wilayah DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten dan sebagian wilayah Jawa Tengah bagian Barat. Pelabuhan Tanjung Priok didukung dengan sarana jaringan jalan tol dan jalan kereta api yang menghubungkan pelabuhan dengan kawasan industri. Bahkan dalam waktu dekat Pelabuhan Tanjung Priok akan dilengkapi dengan jembatan layang yang menghubungkan jalan di dalam pelabuhan dengan JOOR (Jakarta Outer Ring Road)

merupakan proyek kerjasama antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Jepang.

Rancangan model struktural, model pengukuran dan diagram jalur pada penelitian ini, berdasarkan variable **Variabel endogen** (Y) adalah variabel yang dianggap dipengaruhi oleh variabel lain dalam model. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah masa konsesi. Sedangkan untuk **Variabel eksogen** (X) adalah variabel yang dianggap memiliki pengaruh terhadap variabel yang lain, namun tidak dipengaruhi oleh variabel lain dalam model. Variabel independen dalam penelitian ini adalah kebijakan (X1), kelayakan proyek (X2) dan kinerja operasional pelabuhan (X3) terdapat

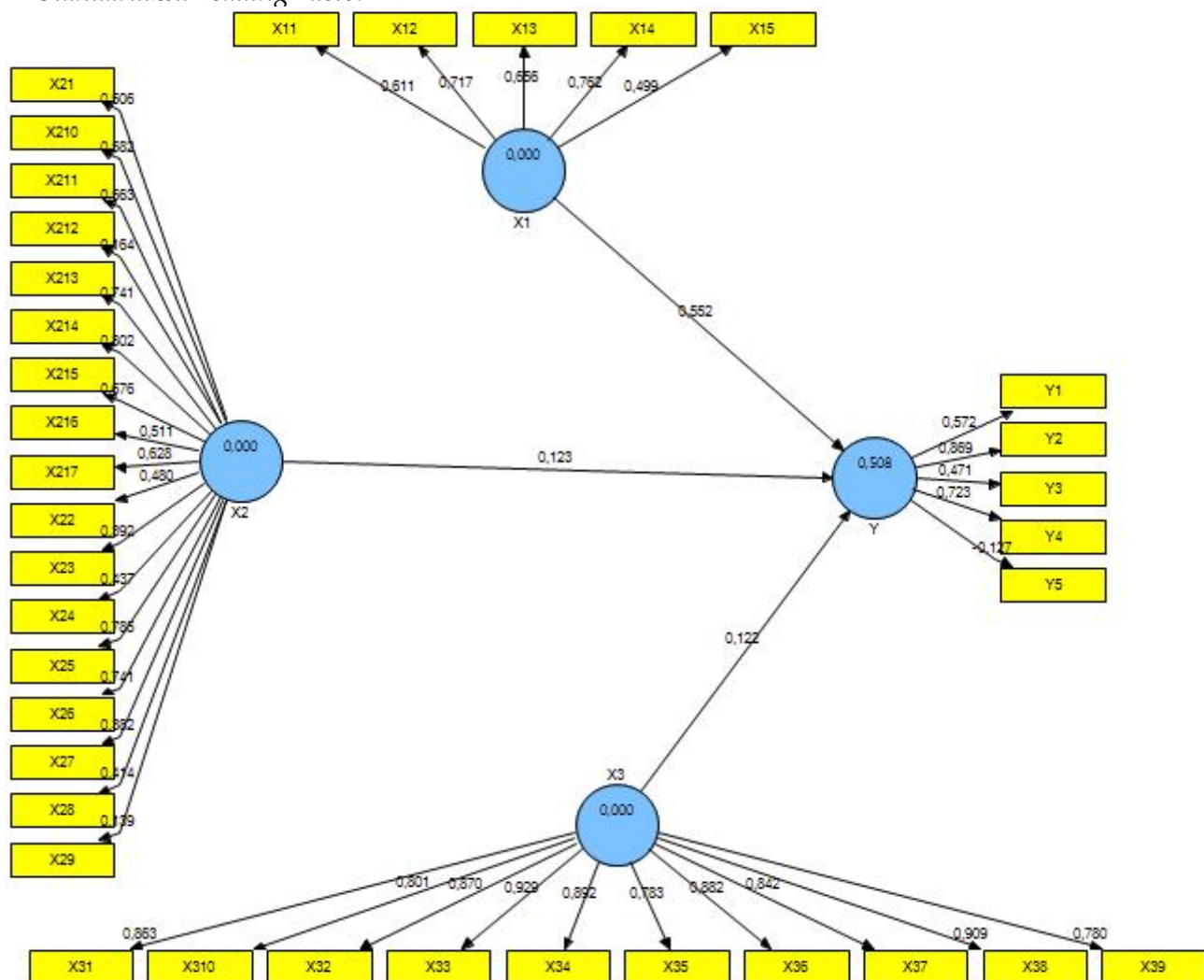
pada gambar 1 dan di jelaskan pada persamaan strukturalnya.

#### d. Metode Analistik Output Smart PLS

Data kuesioner yang telah dikumpulkan kemudian diolah dengan metode analistik *smartPLS*. Pengolahan dengan metode *smartPLS* dilakukan dengan dua proses. Proses *output* metode *smartPLS* adalah sebagai berikut :

Proses I, pada proses pertama dilakukan pengolahan data sehingga diperoleh diagram jalur persamaan struktural PLS dengan *software smartPLS* versi 2,0. Berikut adalah hasil *output* diagram jalur persamaan struktural pada PLS dengan menggunakan *software SmartPLS* 2.0.

Standardized Loading Factor



Sumber: Data Pengolahan Smart PLS, 2014

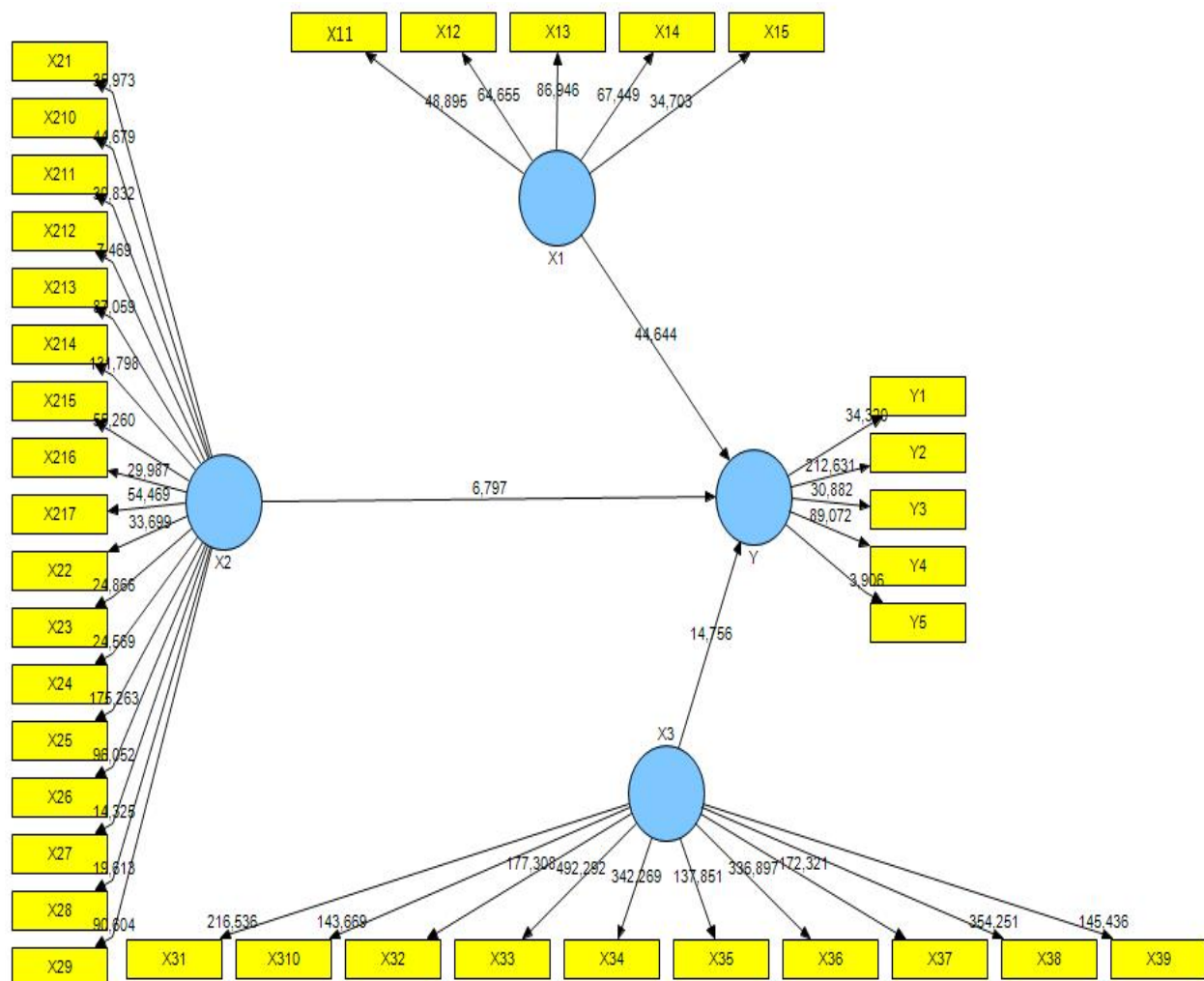
**Gambar 2.** Diagram jalur persamaan struktural PLS dengan *software Smart PLS*

Gambar 2 memperlihatkan bahwa konstruk hubungan informal sebagai konstruk eksogen kebijakan diukur dengan 5 indikator yaitu pemisahan fungsi regulator dan operator dalam UU Nomor 17/2008 tentang Pelayaran sudah secara tegas dipisahkan (X1.1), pembangunan Kalibaru membuka kesempatan bagi partisipasi sektor swasta untuk berkompetisi (X1.2), dengan adanya UU Nomor 17/2008 tentang Pelayaran beserta turunannya menciptakan kesempatan yang lebih luas untuk berinvestasi di sektor pelabuhan (X1.3), penugasan kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk membangun dan mengoperasikan Terminal Kalibaru Pelabuhan Tanjung Priok sudah sesuai dengan jiwa UU Nomor 17/ 2008 tentang Pelayaran (X1.4) dan, terbitkannya UU Nomor 17/2008 tentang Pelayaran memberatkan BUMN (Pelindo I-IV) untuk mengimplementasikan (X1.5). Konstruk eksogen kelayakan proyek diukur dengan 17 indikator yaitu volume petikemas/ barang di Pelabuhan Tanjung Priok yang terus meningkat setiap tahunnya akan menimbulkan kongesti (X2.1), pembangunan Terminal Kalibaru merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Pelabuhan Tanjung Priok dinilai mendesak untuk dilaksanakan (X2.2), distribusi petikemas sudah sesuai dengan kapasitas terminal yang ada (X2.3), pencapaian tingkat YOR terminal petikemas dijadikan dasar untuk pembangunan tahap ke 2 (X2.4), pola pendanaan kemitraan dari mitra yang ditunjuk untuk kerjasama pengoperasian kalibaru sudah sesuai (X2.5), kepercayaan para investor untuk menanamkan modalnya di dalam pembangunan Terminal Kalibaru cukup tinggi (X2.6), besaran tarif dalam area konsesi yang diterapkan BUP berdasarkan struktur, jenis dan golongan tarif jasa kepelabuhanan yang ditetapkan oleh Menteri (X2.7), penyesuaian tarif secara berkala dalam area konsesi yang diterapkan BUP berdasarkan struktur, jenis dan golongan tarif jasa kepelabuhanan yang ditetapkan oleh Menteri (X2.8), pihak BUP akan berkonsultasi dan memberika kesempatan bagi pemerintah untuk memberikan masukan terkait dengan tarif, sebelum diterapkan kepada pengguna jasa (X2.9), kewenangan BUP kepada Mitra

Kerjasama sehubungan dengan tarif area konsesi harus disetujui secara tertulis oleh BUP dan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku (X2.10), lokasi Terminal Kalibaru sudah sesuai dengan rencana tata ruang (X2.11), fasilitas yang dibangun memiliki umur teknis dan *reflesment policy* sampai masa konsesi, sehingga Pemerintah memiliki nilai tambah (X2.12), nilai tingkat pengembalian dari investasi di Terminal Kalibaru sudah layak secara bisnis (X2.13), lama masa konsesi sesuai harapan pemerintah maupun investor (X2.14), pembangunan Terminal Kalibaru dari sisi aspek ekonomi dan sosial memberikan dampak positif kepada Pemerintah (membuka peluang kerja, pendapatan negara ketersediaan tenaga kerja dan keamanan)(X2.15), pembangunan Terminal Kalibaru memberikan *multiplier effect* (berdirinya perbengkelan petikemas, pencucian petikemas, pengurusan jasa dokumen, restoran dll) (X2.16), analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal) untuk pembangunan Pelabuhan Kalibaru sudah dilakukan sesuai dengan prosedur dari Kementerian Lingkungan (X2.17). Sedangkan eksogen standar kinerja operasional pelabuhan diukur dengan 10 indikator yaitu *waiting time* kapal bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok sesuai standar kinerja operasional yang dikeluarkan Pemerintah (X3.1), waktu pelayanan pemanduan (*approach time*) sudah sesuai dengan standar kinerja operasional pelabuhan (X3.2), waktu efektif (*effective time dibanding berth time*) sudah sesuai dengan yang diharapkan (standar kinerja operasional pelabuhan) (X3.3), ketepatan waktu kedatangan kapal (*reliability of arrival / on-time arrival* dan ketepatan waktu pemberangkatan kapal (*reliability of departure/ on time departure*) sesuai jadwal yang ditentukan pada periode tertentu (X3.4), produktivitas kerja di Pelabuhan Tanjung Priok sudah sesuai dengan standar kinerja operasional (X3.5), kecepatan proses *receiving/ delivery* petikemas sudah sesuai dengan standar kinerja operasional (X3.6), penggunaan dermaga di Pelabuhan Tanjung Priok (*berth occupancy ratio/ BOR*) sesuai dengan standar kinerja operasional (X3.7), Tanjung Priok (*shed occupancy ratio/ SOR*) sesuai dengan standar kinerja (X3.8), penggunaan lapangan penumpukan di

Pelabuhan Tanjung Priok (*yard occupancy ratio/ YOR*) sesuai dengan standar kinerja operasional (X3.9), kesiapan operasi peralatan di Pelabuhan Tanjung Priok sudah sesuai dengan standar kinerja operasional (X3.10). Konstruk endogen diukur dengan 5 indikator yaitu hak dan kewajiban para pihak di tuangkan dalam bentuk perjanjian sesuai dengan hukum yang berlaku (Y1), jangka waktu konsesi 70 tahun dan berlaku sejak tanggal dipenuhinya persyaratan dokumen teknis, dokumen finansial serta jaminan pelaksanaan oleh para pihak sudah sesuai dengan aturan (Y2), kerjasama pemanfaatan selama 25 tahun sudah sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan (Y3), Pemerintah memberikan jaminan kepada BUP untuk

membangun dan mengoperasikan Terminal Kalibaru hingga mencapai utilisasi 70 persen (Y4) dan Penyewaan atas setiap bangunan dan aset bergerak yang dibangun pihak BUP akan dimiliki oleh pihak BUP, sampai dengan aset-aset tersebut dialihkan kepada Pemerintah sesuai dengan perjanjian (Y5) dimana setiap indikator dijelaskan pada definisi operasional variabel. Arah panah antara konstruk laten dengan indikator terlihat menuju indikator, hal ini menunjukkan bahwa penelitian ini menggunakan indikator refleksif yang relatif sesuai untuk mengukur masa konsesi. Hasil analisis lanjutan bisa dilihat pada gambar 3 dan tabel 1 untuk melihat berapa tingkat signifikan antar indikator.



Sumber: Data Pengolahan SmartPLS, 2014

**Gambar 3.** T-hitung

**Tabel 1.** *Quality Criteria*

Variabel	AVE	Composite Reliability	R Square	Cronbachs Alpha
Kebijakan (X1)	0,4295	0,7870		0,6646
Kelayakan Proyek (X2)	0,3439	0,8896		0,8685
Standar Kinerja Operasional Pelabuhan (X3)	0,7339	0,9649		0,9594
Masa Konsesi (Y)	0,3687	0,6652	0,5041	0,5916

Sumber: Data Pengolahan SmartPLS, 2014

Terdapat dua evaluasi model pada *SmartPLS* yang disebut dengan evaluasi *goodness-of-fit*, yaitu salah satu kegunaan PLS adalah untuk mengevaluasi indikator-indikator mana saja yang di drop karena mengindikasikan bahwa indikator tidak cukup baik untuk mengukur variabel laten secara tepat. Berdasarkan Tabel 1 *quality criteria* yang menjadi patokan adalah *Construct Composite Reliability* diatas 0,7. Berdasarkan gambar 3 dan tabel 1 untuk melihat indikator yang dibuang atau yang dipertahankan karena nilai t-hitung indikator yang tidak signifikan dibuang adalah X2.12 dan Y5 karena berdasarkan nilai *cross loading*, nilai *cross loading* antar laten yang lain lebih besar dibandingkan dengan nilai *loading* dengan latennya sendiri. Indikator-indikator yang masih tersisa akan diolah lanjut pada proses II.

Proses II, terdapat dua evaluasi model pada *smartPLS* yang disebut dengan evaluasi *goodness-of-fit*, yaitu model pengukuran atau *outer model*, dan model struktural atau *inner model*. Model pengukuran atau *outer model* merupakan model pengukuran hubungan antara indikator dengan konstruk. Data yang ada dilakukan pengujian *validitas* dan *reliabilitas* dari masing-masing indikator. Model struktural atau *inner model* menunjukkan hubungan antara peubah laten berdasarkan teori substantif sebagai berikut :

#### 1. Evaluasi Model Pengukuran (*Outer Model*)

Pada teknik analisis data menggunakan *smartPLS* memberikan tiga kriteria untuk menilai *Outer Model*, yaitu *convergent validity*, *discriminant validity*, dan *composity reliability*. Nilai *convergent validity* adalah nilai *loading*

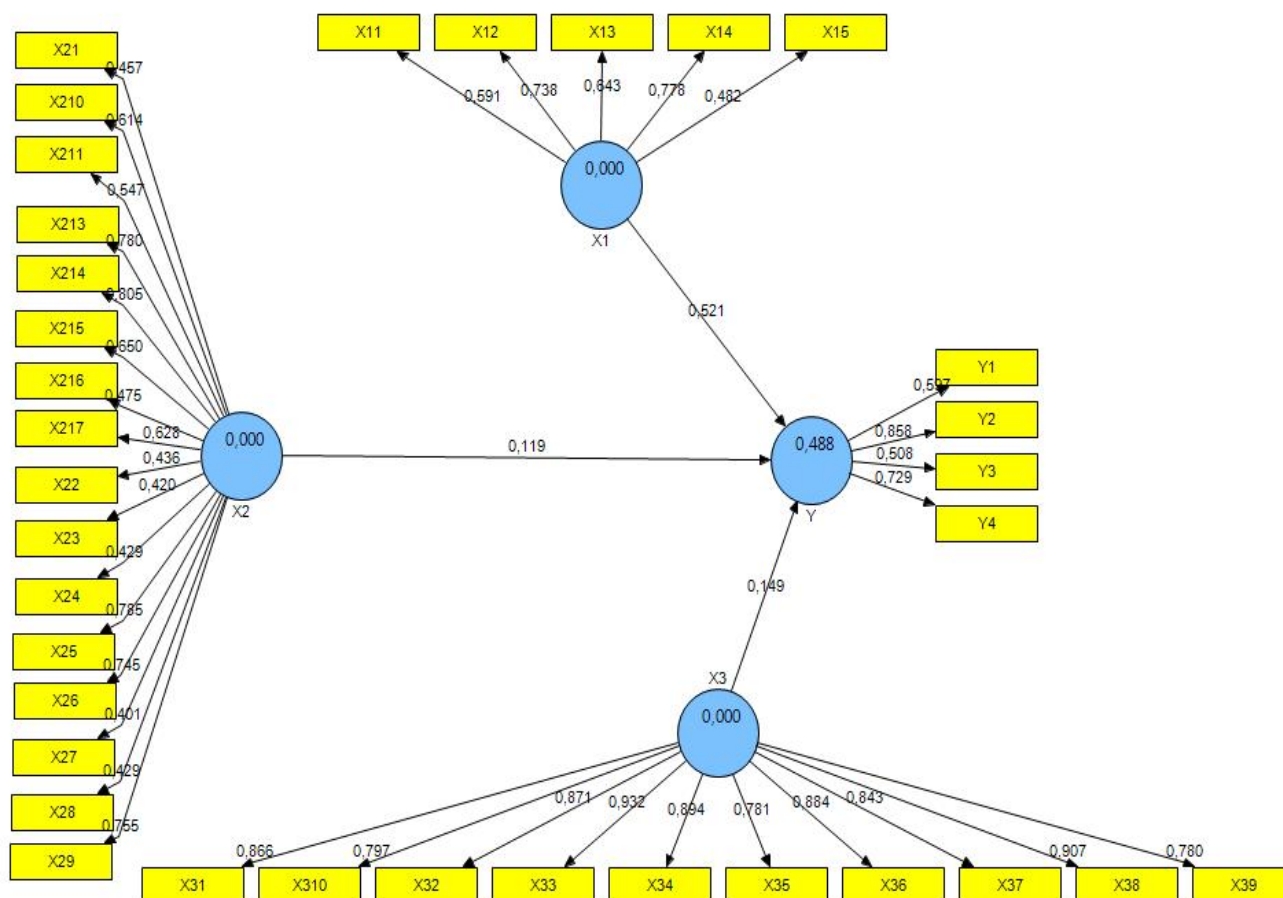
faktor pada peubah laten dengan indikator-indikatornya. Nilai yang diharapkan > 0,7. Nilai *discriminant validity* merupakan nilai *cross loading* faktor yang berguna untuk mengetahui apakah konstruk memiliki diskriminan yang memadai yaitu dengan cara membandingkan nilai *loading* dengan konstruk yang lain. Model refleksif, jika terdapat indikator dengan nilai *convergent validity*, *discriminant validity*, dan *composity reliability* yang tidak memenuhi kriteria nilai *loading* maka harus dikeluarkan atau dibuang dari model karena dianggap tidak valid.

#### Pengujian Validitas (*Convergent Validity*)

Pada penelitian ini dilakukan pengujian validitas dan reliabilitas pada masing-masing peubah laten yaitu kebijakan, kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan dengan menggunakan bantuan *software smartPLS* versi 2.0. Pengujian validitas untuk indikator reflektif menggunakan korelasi antara skor item dengan skor konstruknya. Ukuran reflektif individual dikatakan valid jika memiliki nilai *loading* dengan peubah laten yang ingin diukur e" 0,5. Jika salah satu indikator memiliki nilai *loading* d" 0,5, maka indikator tersebut di buang (drop), karena akan mengindikasikan bahwa indikator tidak cukup untuk mengukur peubah laten secara tepat, lihat gambar 4.

Berikut adalah hasil output kedua setelah beberapa indikator dibuang, diagram jalur persamaan struktural pada PLS dengan menggunakan *software SmartPLS* 2.0 dapat dilihat pada gambar 4.





Sumber: Data Pengolahan SmartPLS, 2014

**Gambar 4.** Diagram jalur persamaan struktural PLS dengan *software* Smart PLS setelah di drop

**Table 2.** *Quality Criteria* setelah dire-estimasi

Variabel	AVE	Composite Reliability	R Square	Cronbachs Alpha
Kebijakan (X1)	0,429055	0,785392		0,664623
Kelayakan Proyek (X2)	0,363818	0,89583		0,877437
Standar Kinerja Operasional Pelabuhan (X3)	0,734312	0,964962		0,959408
Masa Konsesi (Y)	0,470393	0,773775	0,487931	0,654858

Sumber: Data Pengolahan SmartPLS, 2014

Uji reliabilitas dilakukan dengan melihat nilai *composite reliability* dari blok indikator yang mengukur konstruk. Nilai batas yang diterima untuk tingkat reliabilitas komposit ( $\bar{nc}$ ) adalah  $e''$  0.60, walaupun bukan merupakan standar absolut. Pada tabel 2 terlihat bahwa nilai AVE untuk semua konstruk yang terdapat pada penelitian ini berdasarkan tabel diatas, menunjukkan ada konstruk yang nilai AVEnya <0,50 yaitu pada konstruk kebijakan, kelayakan proyek dan masa konsesi. Namun demikian, AVE bukanlah satu-satunya metode untuk

menilai apakah konstruk valid atau tidak. Pengujian lainnya untuk mengevaluasi *outer model* adalah dengan melihat reliabilitas konstruk variable laten yang diukur dengan dua kriteria yaitu *composite reliability* dan *cronbachs alpha* dari blok indikator yang mengukur konstruk. Konstruk dinyatakan reliabel jika mempunyai nilai *composite reliability* > 0,6 dan nilai *cronbach's alpha* > 0,6 (Ghozali 2012).

..... *Quality Criteria* menunjukkan bahwa nilai *composite reliability* untuk semua konstruk adalah diatas 0.60 yang menunjukkan bahwa semua

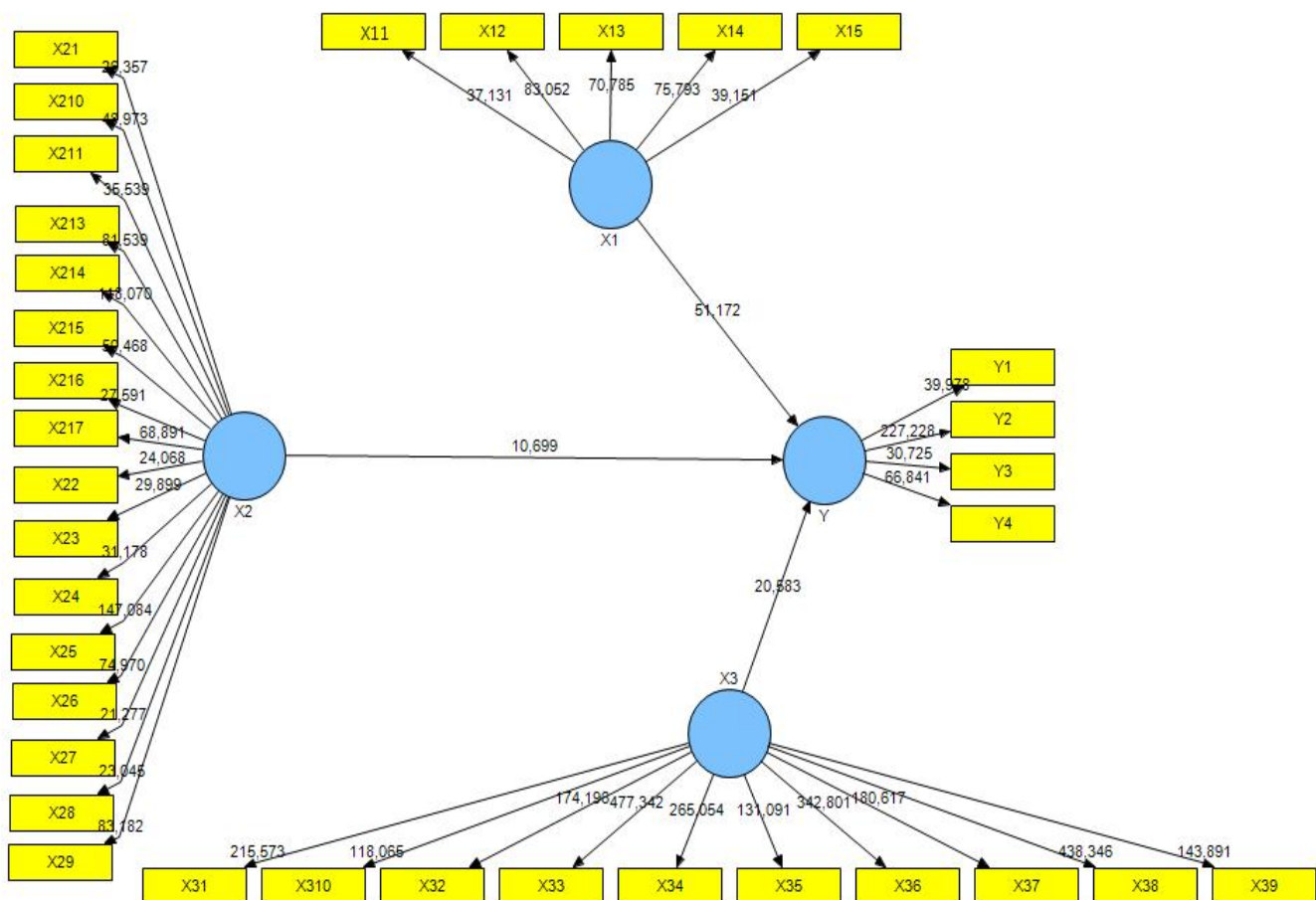
konstruk pada model yang diestimasi memenuhi kriteria *Composite Reliability*. Uji reliabilitas dapat di perkuat dengan *Cronbachs Alpha* > 0,7 sehingga dapat disimpulkan bahwa semua indikator konstruk reflektif adalah reliabel atau memenuhi uji reliabilitas. Artinya indikator-indikator yang digunakan pada penelitian ini mempunyai reabilitas yang cukup baik atau mampu untuk mengukur konstraknya.

## 2. Evaluasi Model Struktural (*Inner Model*)

Setelah model yang diestimasi memenuhi kriteria *outer model*, berikutnya dilakukan pengujian untuk model struktural. Model struktural dapat dievaluasi dengan melihat nilai Koefisien Determinasi (*R-square*) pada konstruk endogen dan koefisien parameter jalur (*path coefficient parameter*). Dari model SEM diperoleh *R-square* 48,79% artinya

kontribusi keragaman dari semua variabel dalam model mampu menjelaskan keragaman Y sebesar 48,79% sedangkan sisanya dijelaskan oleh variabel-variabel lain diluar penelitian ini.

Berdasarkan hasil *Outer Loading* diperoleh nilai T-Hitung dari setiap peubah yang melebihi batas menerima hipotesis. Batas untuk menolak dan menerima hipotesis yang diajukan adalah > 1,96. Nilai T-Hitung yang diperoleh untuk setiap indikator dari masing-masing peubah menunjukkan peubah eksogen mempunyai hubungan dengan peubah endogen. Berdasarkan gambar 5 dan hasil *outer loading* diatas dapat dilihat bahwa semua indikator mempunyai nilai T hitung > 1,96. Hasil tersebut menunjukkan bahwa semua indikator konstruk reflektif adalah valid.



Sumber: Data Pengolahan SmartPLS, 2014

**Gambar 5.** T Hitung Setelah Dire-estimasi

Berikut hipotesis yang diangkat dalam penelitian ini adalah :

1.  $H_0$  : Tidak ada pengaruh yang signifikan antara kebijakan dengan masa konsesi.  
 $H_1$  : Ada pengaruh yang signifikan antara kebijakan dengan masa konsesi.
2.  $H_0$  : Tidak ada pengaruh yang signifikan antara kelayakan proyek dengan masa konsesi.

$H_2$  : Ada pengaruh yang signifikan antara kelayakan proyek dengan masa konsesi.

3.  $H_0$  : Tidak ada pengaruh yang signifikan antara standar kinerja operasional dengan masa konsesi.  
 $H_1$  : Ada pengaruh yang signifikan antara standar kinerja operasional dengan masa konsesi.

**Table 3.** Koefisien Parameter, Standard Error, T-Statistik dan R Square

Hipotesis	Loading	Standard Error	T Statistics	R Square
		(STERR)	( O/STERR )	
X1 -> Y	0,5208	0,0102	51,1720	48,79%
X2 -> Y	0,1187	0,0111	10,6988	
X3 -> Y	0,1488	0,0072	20,5829	

Sumber : Data Pengolahan SmartPLS

### Interpretasi Hasil Uji Hipotesis

Berdasarkan hasil pengujian dari ketiga hipotesis dengan analisis data *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan metode alternatif berbasis *variance* atau *Component Based SEM* yang disebut *Partial Least Square* (PLS) menggunakan *software Smart PLS* versi 2.0 maka hasil penelitian ini sebagai berikut :

Untuk analisis deskriptif sejauh mana perubahan Undang-Undang Nomor 21/1992 ke Undang-Undang Nomor 17/2008 tentang Pelayaran berikut turunannya, memberikan peluang usaha bagi sektor swasta dalam pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru yaitu berdirinya perbengkelan petikemas, pencucian petikemas, pengurusan jasa dokumen, restoran dll). Di dalam Undang-Undang 17/2008 tentang Pelayaran juga menyatakan bahwa penghapusan monopoli pemerintah atas sektor pelabuhan dan membuka kesempatan bagi partisipasi sektor swasta. Pembangunan Terminal Kalibaru mampu menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi nasional.

Dari tabel 3 uji hipotesis untuk pengaruh kebijakan (X1) terhadap masa konsesi (Y) diperoleh koefisien pengaruh sebesar 0,521 dengan t-hitung (51,17) lebih besar dari t-tabel (1,96) maka tolak  $H_0$  artinya kebijakan berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi. Koefisien yang positif menunjukkan kalau persepsi responden terhadap variabel kebijakan akan mempengaruhi masa konsesi. Hal ini dapat diartikan bahwa pemenuhan terhadap regulasi yang ada akan mendapatkan masa konsesi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dengan keuntungan yang wajar. Hasil penelitian Sapte (1997) menyebutkan bahwa kerjasama dengan swasta adalah cara yang efisien dalam merealokasi resiko dan tanggung jawab dalam mengembangkan infrastruktur, karena partisipasi sektor swasta merupakan salah satu kunci keberhasilan dalam percepatan pembangunan sarana dan prasarana pelabuhan.

Dari tabel 3 uji hipotesis untuk pengaruh kelayakan proyek (X2) terhadap masa konsesi (Y) diperoleh koefisien pengaruh sebesar 0,119



dengan t-hitung (10,70) lebih besar dari t-tabel (1,96) maka tolak  $H_0$  artinya kelayakan proyek berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi. Koefisien yang positif menunjukkan persepsi responden terhadap variabel kelayakan proyek maka akan mempengaruhi masa konsesi. Karena didalam kelayakan proyek terdapat berbagai aspek yang harus dikaji dan diteliti kelayakannya. Distribusi petikemas harus jelas yang mana penggunaanya antara Pelabuhan Tanjung Priok *existing* dengan Terminal Petikemas Kalibaru. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Theys dan Notteboom (2010) yang menyatakan bahwa pentingnya jangka waktu konsesi terminal di pelabuhan karena terkait dengan masyarakat dan pihak swasta. Jangka waktu konsesi tergantung pada jenis investasi yang dilakukan dan teknik (ekonomi, investasi) mempengaruhi durasi konsesi.

Dari tabel 3 uji hipotesis untuk pengaruh standar kinerja operasional pelabuhan (X3) terhadap masa konsesi (Y) diperoleh koefisien pengaruh sebesar 0,216 dengan t-hitung (5,704) lebih besar dari t-tabel (1,96) maka tolak  $H_0$  artinya standar kinerja operasional pelabuhan berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi. Nilai koefisien yang positif menunjukkan persepsi responden terhadap standar kinerja operasional pelabuhan mampu mempengaruhi masa konsesi. Standar kinerja pelayanan digunakan sebagai alat pelindung perekonomian, untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan, kelancaran arus barang dan ketertiban pelayanan serta sebagai dasar pertimbangan untuk perhitungan tarif jasa pelabuhan. Hasil penelitian Rigot dan Oy (2012) menyatakan bahwa konsesi memiliki pengaruh signifikan positif terhadap kinerja pelabuhan. Konsesi dengan durasi di bawah atau sama dengan 30 tahun menunjukkan pelabuhan yang secara signifikan lebih tinggi kinerja dibandingkan dengan konsesi dengan jangka waktu yang lebih panjang. Perusahaan pelayanan dalam konsesi akan menyebabkan kinerja pelabuhan yang lebih baik dan kehadiran operator terminal yang modern di pelabuhan konsesi akan menyebabkan kinerja pelabuhan

yang lebih baik.

Variabel kebijakan, kelayakan proyek, dan standar kinerja operasional pelabuhan secara parsial dan secara simultan mempengaruhi masa konsesi. Persepsi responden dalam indikator (Y2) jangka waktu konsesi 70 tahun dan berlaku sejak tanggal dipenuhinya persyaratan dokumen teknis, dokumen finansial serta jaminan pelaksanaan oleh para pihak sesuai dengan aturan mempunyai *loading* sebesar 0,858 dan T-Hitung sebesar 227,228, artinya jangka waktu konsesi 70 tahun terlalu panjang, namun demikian hak dan kewajiban antara PT. Pelindo dengan Pemerintah harus terpenuhi, Pelindo II berkewajiban membayar *fee* konsesi setiap tahunnya kepada pemerintah sebesar 0,5% dari pendapatan kotor Terminal Kalibaru sebagai PNBP. Hal ini berarti jika peningkatan perbaikan kebijakan diimbangi dengan kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan yang baik, maka akan diperoleh masa konsesi yang wajar sesuai dengan peraturan yang ada.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan evaluasi masa konsesi pada pembangunan Terminal Petikemas Kalibaru, secara umum dapat diperoleh kesimpulan bahwa persepsi responden terhadap perubahan Undang-undang Nomor 21/1992 ke Undang-undang Nomor 17/2008 tentang Pelayanan berikut turunannya, memberikan peluang usaha sangat besar bagi sektor swasta yaitu berdirinya perbengkelan petikemas, pencucian petikemas, pengurusan jasa dokumen, restoran dll).

Variabel kebijakan secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap masa konsesi. Pemenuhan terhadap regulasi yang ada akan mendapatkan masa konsesi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dengan keuntungan yang wajar.

Variabel kelayakan proyek secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap masa konsesi karena di dalam kelayakan proyek mempertimbangkan berbagai aspek yang harus dikaji dan diteliti kelayakannya.

Variabel standar kinerja operasional pelabuhan secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap masa konsesi karena standar kinerja operasional pelabuhan terkait dengan publik. Standar kinerja pelayanan digunakan sebagai alat pemrotek perekonomian, untuk mengetahui tingkat kinerja pelayanan pengoperasian di pelabuhan, kelancaran arus barang dan ketertiban pelayanan serta sebagai dasar pertimbangan untuk perhitungan tarif jasa pelabuhan.

Secara simultan ketiga variabel independen dalam penelitian ini berpengaruh signifikan terhadap masa konsesi. Hal ini berarti jika peningkatan perbaikan kebijakan diimbangi dengan peningkatan perbaikan kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan, maka akan diperoleh masa konsesi yang wajar sesuai dengan peraturan yang ada. Masa konsesi adalah hal yang sangat penting dalam pembangunan pelabuhan, penetapannya harus memberikan kondisi yang saling menguntungkan bagi pihak yang bekerjasama (hak dan kewajiban terpenuhi), terutama bagi pemerintah dan PT. Pelabuhan Indonesia II.

## SARAN

Beberapa saran dan rekomendasi yang dapat disampaikan terkait dengan penelitian yang telah dilakukan antara lain:

Pemerintah perlu segera menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (Permenhub) tentang Konsesi sebagai dasar hukum pemberian dan pencabutan konsesi di pelabuhan, sehingga seluruh pemangku kepentingan mempunyai pedoman dan kebijakan yang sama.

Mempertegas fungsi dan peran BUMN dalam pembangunan, penyelenggaraan, dan kepemilikan sarana dan prasarana transportasi.

Berdasarkan hasil yang diperoleh variable masa konsesi tidak hanya ditentukan oleh kebijakan, kelayakan proyek dan standar kinerja operasional pelabuhan, namun ditentukan juga oleh variable lain. Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian lanjutan dengan memasukkan lebih banyak variable-variabel

yang berpengaruh dengan menggunakan model penelitian yang berbeda sehingga diperoleh gambaran akurasi dari penelitian ini, sebagai pembanding sekaligus sebagai generalisasi. Penulis menyarankan beberapa penelitian lanjutan yaitu menganalisa aspek hukum dan analisa resiko di dalam konsesi pelabuhan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dan dipublikasikan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bastian I. 2001. *Akuntansi Sektor Publik Indonesia*. Yogyakarta (ID): BPFE.
- Ghozali I. 2008. *Structural Equation Modelling Metode Alternatif dengan Partial Least Square*. Ed-ke 2. Semarang (ID): BP-UNDIP.
- [DITJEN HUBLA] Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM 002/38/18/DJPL 2011 Tentang *Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*. Jakarta (ID): DITJEN HUBLA.
- Oh SH. 2012. *Does content of concession matter in negotiation? match between concession strategy and targets regulatory focus* [disertasi]. Nashville (US): Graduate School of Vanderbilt University.
- Pangeran MH. 2006. *Identifikasi dan analisis dampak resiko kelayakan financial konsesi infrastruktur air minum* [tesis]. Bandung (ID): Institut Teknologi.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1992. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1992 tentang *Kebijakan Pemerintah*. Jakarta (ID): Pemerintah RI.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)*. Jakarta (ID): Pemerintah RI.

- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang *Kepelabuhanan*. Jakarta (ID): Sekretariat Negara.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2012. Peraturan Pemerintah Presiden Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2012 tentang *Penugasan kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk membangun dan mengoperasikan Terminal Kalibaru Pelabuhan Tanjung Priok*, Jakarta (ID): Sekretariat Negara.
- Rigot O, Oy G. 2012. *The effect of container terminal concessions on port performance* [tesis]. Belanda (NL): University Rotterrdam.
- Sapte W. 1997. Project Finance: *The guide to financing build-operate-transfer Projects Uses in PPP*. Journal Euromoney Publications PLC. 132(5): 385-392.
- Savas ES. 2000. *Privatization and Public Private Partnerships*. 5th Ed. New York (US): Seven Bridges Press, LLG.135 Fifth.
- Shen LY, Wu YZ. 2005. *Risk concession model for build/operate/transfer contract projects*. Journal of Construction Engineering and Management. 131( 2): 211-220.
- Shen LY, Bao HJ, Wu YZ, Lu WS. 2007. *Using bargaining-game theory for negotiating concession period for BOT-type contract*. Journal of Construction Engineering and Management. 133(5): 385-392.
- Theys C, Notteboom T. 2009. *The economics behind terminal concession durations in seaports*. Journal of International Logistions and Trade. 7(1): 10-40.
2010. *Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices*. Jurnal of International Logistics and Trade. 8(1): 13-40.
- Van der Werf J. 1997. *An overview of Animal Breeding Program*. University of New England.
- Xueqing Z. 2009. *Win-Win Concession Period Determination Methodology*. Journal of Construction Engineering and Management. 135(6):550-558.
- Xueqing Z, Abou Rizk SM. 2006. *Determining a reasonable concession period for private sector provision of public works and services*. Canadian Journal Civil Engineering. 33(5):622-631.